



Generationen- Vertrag

Spedition Oppel in Mittelfranken – mit scheinbar altmodischen Tugenden vom Fuhrgeschäft zur erfolgreichen Firmengruppe



Das Bett für ein Auto verkauft, kein Kredit und zehn Kinder zu Hause – unter schwierigsten Bedingungen bauten Johann Oppel und seine Frau Walburga ihr Fuhrgeschäft auf. Sternstunden wechselten mit Schicksalsschlägen, unterkriegen ließ sich der Familienbetrieb nie. Heute umfasst die Firmengruppe Oppel neben der Spedition sechs Mercedes-Benz-Autohäuser und die Nutzfahrzeugvermietung AIR.

Es ist nur eine Kleinigkeit, aber sie besagt viel. Wir gehen über den Hof der Spedition. Plötzlich bleibt Thomas Oppel stehen, bückt sich und klaubt wortlos einen Papierrest auf. Ein anderer hätte ihn übersehen. Er nicht. Thomas Oppel ist geschäftsführender Gesellschafter und leitet die Spedition Oppel in der dritten Generation. Wir waren um 13 Uhr verabredet, und Punkt 13 Uhr ist der Firmenchef erschienen – und mit ihm sein Cousin Lothar Oppel, Geschäftsführer der Firma AIR, All Inclusive Rental GmbH. Ordnung, Sauberkeit, Pünktlichkeit – es spricht manches dafür, dass diese Tugenden und die Disziplin, die es dafür braucht, von Beginn an

mit zum Erfolg des Unternehmens beigetragen haben.

Und wie mühsam der Anfang war. Von einem Bauernhof stammend, verdient sich Johann Oppel zunächst mit Langholztransporten sein Brot. Nebenher sammelt er Altpapier und Eisen, Lumpen auch – und handelt damit. Recycling würde man das heute nennen. Mit seinem ersten Kraftfahrzeug, einem gebrauchten Daimler, sieht er die Chance, sein eigener Herr zu werden. Und das 1928, praktisch kurz vor der Weltwirtschaftskrise ein Jahr später. Reihenweise gehen Firmen damals pleite, Johann Oppel meistert dennoch als Kaufmann den Schritt in die Selbstständigkeit.



Thomas Opper (links) leitet die Spedition in dritter Generation. Cousin Lothar Opper ist Geschäftsführer der Nutzfahrzeugvermietung AIR. Großvater Johann Opper (kleines Bild) gründete die Firma 1928



„Um sich das erste Auto überhaupt leisten zu können, hat unser Großvater sogar sein Bett verkauft“, sagt Thomas Opper und verweist auf die Firmenchronik. Die Geschichte der Anfangsjahre kennt auch er nur noch vom Hörensagen. Das von dem Kfz-Meister und langjährigen ehemaligen Opper-Mitarbeiter Herbert Jungkunz verfasste Werk zeichnet ein detailliertes Bild der Firmengeschichte und lieferte uns zusätzliche Informationen.

Dem Automobil gehört die Zukunft, davon ist Johann Opper überzeugt, wie er auch überzeugt ist, dass der heranwachsende Wirtschaftszweig neue Erwerbsmöglichkeiten eröffnet. Er will sie nutzen, Schritt für Schritt, seinen Verhältnissen

entsprechend. „Er hat dann angefangen, mit gebrauchten Kraftfahrzeugen zu handeln. Verschlossene Fahrzeuge wurden aufgekauft, verwendbare Ersatzteile ausgebaut, instandgesetzt und verkauft. Etliche Bauern um Ansbach sind so zu gummbereiften Fahrgestellen gekommen. Das war damals schon eine große Erleichterung“, sagt Thomas Opper. Auch der Fuhrpark wächst. Für den Eigenbedarf kommt ein großer lastentauglicher Pkw ins Haus, ein Mercedes Typ 500 Pullman.

Ein Anfang ist gemacht, die Firma gedeiht, allmählich geht es aufwärts. Der Zweite Weltkrieg stellt alles wieder in Frage. Das Militär benötigt zunehmend Kraftfahrzeuge, private Fuhrunternehmen



Auch die Kinder mussten, hier während des Krieges mit dem Pferdefuhrwerk, schon früh im Fuhrgeschäft mitarbeiten. Achsen und Luftreifen stammen aus dem Handel mit gebrauchten Kraftfahrzeugen



1929 kommt der erste Lkw ins Haus. Johann Opper fährt damit Brennholz und Kohlen aus – und sogar Kleinvieh für Metzgereien

müssen auf Pferdefuhrwerke zurückgreifen. Auch die Oppels wirft es um Jahre zurück. Wie früher fahren sie nun wieder mit Pferdewagen Brennholz und Kohlen aus oder beliefern Metzgereien mit Kleinvieh. Es sind lange Arbeitstage. Und dann warten daheim noch zehn Kinder, fünf Söhne und fünf Töchter. Die Größeren schultern bereits einen Teil der Lasten, helfen im Geschäft mit, versorgen die Kleinen. Anders geht es nicht.

Als die zwei ältesten Söhne, Karl und Hans, eingezogen werden, muss Josef, der Drittlteste, mit seinen zwölf Jahren voll im Geschäft mitarbeiten. „Für ihn hieß es schon früh, vor Schulbeginn drei bis fünf Stunden arbeiten. Dann folgte der Unterricht, und danach ging es mit der Arbeit weiter. In der Zwischenzeit hat sich unsere Großmutter auf den Kutschbock gesetzt“, sagt Thomas Oppel. Der Vater fährt mit einem anderen Gespann Kohlen aus und kommt erst spätabends heim. Es ist eine harte, entbehrungsreiche Zeit und eine Schule fürs Leben. Sie wird die Familie



Mercedes 500 Pullman als Lastenträger. Walburga Oppel führt nach dem Tod ihres Mannes mit ihren Söhnen die Firma weiter

prägen. Und Erleichterung ist vorerst nicht in Sicht.

1945 fährt das Fuhrunternehmen verstärkt Umzüge. Eigentlich sind es Evakuierungen; viele Menschen fliehen vor den Kriegswirren von der Stadt hinaus aufs Land. Auch Lebensmittel, vor allem Milch, müssen täglich weiter vom Milchhof zum Krankenhaus gefahren werden, ungeach-

tet der auftauchenden Bomber. Bei einem Luftangriff auf Ansbach geschieht das Unfassbare: Else, die älteste Tochter, die auf dem Postamt arbeitet, kommt ums Leben. Tochter Anni, bei der Feuerwehr tätig, wird schwer verletzt.

Dann Kriegsende. Velerorts herrschen Leid, Zerstörung, Ungewissheit. Vor allem an Lebensmitteln fehlt es. Aber es gibt auch Grund zur Freude. Die Söhne Karl und Hans kommen gesund aus der Kriegsgefangenschaft zurück. Mit zugewiesenen Militärfahrzeugen wie einem Citroën-Zweitonner startet die Firma erneut das Fuhrgeschäft mit Kraftfahrzeugen. Treten Reifenschäden auf, und das geschieht oft in jenen Tagen, übernimmt Walburga Oppel das Flicker der Schläuche und Reifen, pumpt sie von Hand auf und montiert sie mitunter sogar selbst, wie die Firmenchronik berichtet.

Mit der Währungsreform 1948 beginnt eine neue Epoche. Es heißt nach vorn blicken. Feste Aufträge wie Milchfahrten und Wäschetransporte für die ortsansässige Heil- und Pflegeanstalt geben eine gewisse Sicherheit. Als die Militär-Lkw zurückgefordert werden, muss man erneut die Zähne zusammenbeißen! Mit einem gebrauchten Opel Blitz 3,6-Tonner mit Allradantrieb setzt der Betrieb den eingeschlagenen Kurs fort. Das Auto erhält Spriegel und Plane, kann aber auch mit einem Nachläufer für Holztransporte versehen werden. Ein wichtiger Schritt – nun kann man Langholz für die Sägewerke fahren.

Diese Touren und die dazugehörigen Rückarbeiten haben es in sich. Stamm für Stamm muss per Muskelkraft mit der Handwinde aufgeladen werden. Auch der Transport selbst, mit der tonnenschweren Last im Rücken, ist nicht ungefährlich. Dagegen sind die Fahrten für Coca-Cola von Nürnberg nach Ansbach ins Depot das reinste Zuckerschlecken. 1950 kauft die Firma ihren ersten wirklich neuen Laster, einen 1,5-Tonner-Opel-Blitz. Johann Oppel trägt sich indes schon mit den nächsten Plänen. Eine Kfz-Werkstatt, das wäre doch eine sinnvolle Ergänzung! Auch den



Hans Oppel mit dem aus Bremen geholten Borgward. Der Viertonner musste oft mehrmals in der Woche umgerüstet werden, denn er lief auch als Lastzug – unter anderem für Coca-Cola



Langholztransporte waren lange Zeit ein angestammtes Geschäftsfeld der Firma Oppel. Hier der nagelneu gekaufte „90er“-Mercedes L 4500



Mit den Mercedes ging die Einführung der Hausfarbe „Oppelgrün“ und des Firmenschriftzugs einher. Der L 311 blieb als Oldtimer erhalten



Mercedes L6600: Mit seinem selbstlenkendem Zweiaachs-nachläufer war der Lastwagen eigens für Langholztransporte ausgelegt



Die Garage in der Oberhäuser Straße wurde später zur Werkstatt umgebaut. Reparaturen führten die Oppels in eigener Regie aus, zunächst leitet Adolf Oppel die Instandsetzungsarbeiten

Kauf eines neuen Borgward fasst er ins Auge. Noch besser wäre freilich einer dieser neuen Mercedes-Laster. Doch ohne Kredit ist beides aussichtslos. Die Oppels sind als absolut zuverlässig bekannt, trotzdem sperrt sich ihre Hausbank. Ein Sparkassenangestellter, den Johann Oppel mit Holz beliefert, verspricht Hilfe. Und tatsächlich: Die Sparkasse Ansbach gewährt einen Kre-

dit von 2500 Mark. Aus heutiger Sicht, mit dem modernen Unternehmen vor Augen, sind das belanglose Dinge. Doch sie zeigen, wie die Firma um kleinste Verbesserungen kämpfen musste.

Endlich glaubt man, einmal aufatmen zu können. Und wieder kommt es anders. Johann Oppel erlebt die Auslieferung des neuen Borgwards nicht mehr. Nach einem

arbeitsreichen Leben stirbt der Firmengründer am 6. März 1952, noch keine 59 Jahre alt. Von einem Tag auf den anderen steht die Familie ohne ihr Oberhaupt da. Wie soll es weitergehen? Jetzt zahlt sich die harte Schule aus den Anfangsjahren aus. Mutter Walburga nimmt mit ihren Söhnen Karl, Hans, Josef, Adolf und Werner, der älteste ist 28, der jüngste erst acht Jahre alt, die Geschicke der Firma in die Hand.

Einen Tag nach der Beerdigung des Vaters fährt Josef Oppel nach Bremen und holte den neuen Borgward-Viertonner ab, Kaufpreis: 14.000 Mark. Ergänzt mit einem Hänger verfügt der Lastzug über beachtliche 9,5 Tonnen Nutzlast, vollgepackt mit Colakästen wiegt die Ladung oft noch mehr. Auch die Langholztransporte blei-



Was aus diesem Stamm wohl wurde? Das ist schon ein gewaltiger Kawenzmann, den der L 4500 da geladen hat – und ein eindrucksvoller Beweis für die Robustheit dieses schönen Lastwagens

Jetzt zahlt sich die harte Schule aus den Anfangsjahren aus

ben im Programm. Der Borgward muss dafür mitunter mehrmals in der Woche umgerüstet werden. Weitere Fahrzeuge sind unerlässlich. Ein 5-Tonner-Henschel-Kipper HS 100 mit 6-Tonnen-Spitzer-Kippanhänger wird gekauft. Damit kann man nun auch für Baustellen fahren, wie etwa für den Kasernenbau der Amerikaner. 1954 beginnt für die Oppels mit einem nagel-



Wenn der Borgward auf Planengestell und Hänger umgerüstet war, konnte der Lastzug eine Nutzlast von 9,5 Tonnen bewältigen. Oftmals wurde aber mehr geladen ...

Werner Oppel am Steuer des LP 334, mit der „Achtunddreißig-Tonner-Mütze“, wie die seinerzeit übliche Kopfbedeckung scherzhaft genannt wurde





Der L 334 mit aufgesatteltem Dreiachs-Nachläufer veranschaulicht, welchen gewaltigen Sprung nach vorn auch die Nutzfahrzeug-Technik innerhalb nur weniger Jahre machte

neuen 90er-Mercedes die Ära der Mercedes-Benz-Fahrzeuge. Der Wagen übernimmt die Langholztransporte, und endlich steht auch eine Motorseilwinde zur Verfügung. Das Auto wird umlackiert und erhält die damals eingeführte Hausfarbe „Oppelgrün“. Als erster Lastwagen trägt der Mercedes fortan den Firmenschriftzug „Oppel-Ansbach“ über der Windschutzscheibe. Ein Novum, das damals für gehöriges Aufsehen und auch manch neidischen Blick sorgte.

Mit dem Verkauf des Borgwards, der inzwischen 250.000 Kilometer auf der Uhr hat, kommt ein weiterer 90er-Mercedes, diesmal mit Pritsche, ins Haus. Er übernimmt fortan die Cola-Touren. Nachdem noch ein moderner L 6600-Langholztransporter auf den Parkplatz rollt und 1957 ein Mercedes-Kipper den Henschel ersetzt, verfügt die Spedition über einen reinen Mercedes-Fuhrpark.

Fortan werden die Oppels der Marke mit dem Stern auf dem Kühler treu bleiben.

1958 folgt der nächste Meilenstein: Das Unternehmen steigt mit einem LP 333 „Tausendfüßler“ in den Fernverkehr ein. Das Fahrzeug ist erst vier Monate alt und hat bereits 80.000 Kilometer absolviert, als

es für 88.000 Mark den Besitzer wechselt. Ein Traumauto! Was beinahe noch wichtiger ist: Zusammen mit dem Lkw erwirbt man die begehrte rote Konzession. So manchen Jungen dürfte damals das Fernweh erfasst haben, als der 200-PS-Lastzug mit seinen zwei gelenkten Vorderachsen daheim in der Dombachstraße vorfuhr. Ein Lastwagen, war das nicht der Inbegriff von Abenteuer, Freiheit und weiter Welt? Auch

„Den lassen wir als Fernlastzug laufen“

Walburga



Der LP 334-Lastzug schnauft eine Passstraße hinauf. Nach dem Ende der Langholztransporte stieg die Firma verstärkt in den Fernverkehr ein

Oppel ist begeistert. Zugleich behält sie die Zukunft der Firma im Auge und sagt angesichts des neuen Autos: „Buben, diesen Lkw bauen wir nicht um. Den lassen wir als Fernlastzug laufen.“

Der dreiachsige Tausendfüßler war die Mercedes-Antwort auf die ungeliebte Achslastbeschränkung durch den damaligen Verkehrsminister Seeböhm. Motorwagen und Anhänger durften zusammen nicht mehr als 24 Tonnen Gesamtgewicht

haben, die Achslast der Antriebsachse 8 Tonnen nicht überschreiten. Weil auch der Anhänger nicht mehr Nutzlast haben durfte, als der Mo-

torwagen, war im Normalfall bei je 12 Tonnen für Auto und Anhänger Schluss. Hing man allerdings einen alten Dreiaxsanhänger an den Tausendfüßler, kam man schon mal auf 27 Tonnen Nutzlast beziehungsweise 40 Tonnen Gesamtgewicht. Da die Angaben in den Papieren, Auto und Anhänger für sich genommen, jedoch stimm-



Noch einmal fährt der L 334 Langholz. Adolf Oppel kam bei einem dieser Transporte durch einen Unfall ums Leben



Mit dem „Tausendfüßler“ steigt die Firma Oppel in den Fernverkehr ein. Der LP 333 mit seinen zwei gelenkten Vorderachsen war die Mercedes-Antwort auf die ungeliebte Achslastbeschränkung

Die Kontaktadresse

Name

Straße

Ort

Web

men und die Lkw gewaschen wurden, musste ich als Fünf- oder Sechsjähriger den Wasserhahn auf dem Hof bedienen. Bis zu sechs Stunden habe ich, manchmal frierend, auf dem Kellerfenster gehockt. Jedesmal, wenn ein Fahrer geschrien hat ‚Wasser auf‘, kam mein Einsatz. Und wehe ich war nicht schnell genug.“

Anfang der sechziger Jahre nimmt ein weiterer, noch vom Vater stammender Plan, Gestalt an: Der Garagenstandort des Transportunternehmens in der Oberhäuserstraße wird zur Kfz-Werkstatt umgebaut. Adolf Oppel, inzwischen Kfz-Meister, übernimmt die Leitung. Wie ehemals fahren er und seine Brüder sowie die angestellten Fahrer weiterhin Fernverkehr und Langholztransporte. Zum Abladen der Stämme muss der Fahrer die Spannketten lösen und die Rungen öffnen. Die Stämme rollen dann meist herab oder müssen mit der Sapine, einem langen Eisenhaken, runtergezogen werden. Am 17. April 1968 bleiben sie oben. Adolf Oppel will eben noch eine der heruntergefallenen Aufsteckungen aus dem Weg räumen, als sich die Stämme plötzlich lösen, ihn unter sich begraben und dabei tödlich verletzen. Ein Schock! Die Familie entscheidet, aus dem traditionellen Geschäftsfeld mit den Langholztransporten auszusteigen. Das geht nicht von heute auf morgen, erst 1973 ist Schluss damit.

Die Devise heißt fortan: Güterfernverkehr. Genehmigungen müssen eingeholt



Hans Oppel zusammen mit seinem Neffen Lothar. Damals parkten die Lkw gleich neben dem Wohnhaus, hinter den Autos befand sich die Werkstatt. Links der LP 334, daneben LP 1620

ten, gab es in der Regel kaum Probleme. „Falls doch, bemerkte die Polizei schnell, dass es ein Fehler gewesen war, sich mit einem der Oppel-Brüder anzulegen“, sagt Thomas Oppel, „die haben den Polizisten dann was erzählt.“ Langsam Freunde! Wollt ihr uns, die wir Millionen Kilometer für den Aufschwung gefahren sind – ja wohl, für’s Wirtschaftswunder – ernsthaft weismachen, dass unser Fahrzeug überladen ist? Erzählt das mal den Leuten, die auf die Fracht warten. Außerdem – schaut mal in die Papiere! Hat doch alles seine Richtigkeit. Und jetzt Servus, uns pressiert’s. Naja, so oder ähnlich, wahrscheinlich noch etwas drastischer, dürften die Sprüche geklungen haben.

Überhaupt, die fünf Oppel-Brüder! „Das ganze Leben mit den Seniorchefs war ein Erlebnis“, erinnert sich Lothar Oppel, „das waren richtige Charaktertypen. Wir haben eine straffe Jugend gehabt, uns ist nichts geschenkt worden. Trotzdem war es eine schöne Zeit. Alle Chefs haben in einer Straße gewohnt, da konnte man sich nicht einfach mal unbemerkt an den Häusern vorbeischleichen. Einmal hat mich mein On-

kel einfach auf der Straße weggefangen: ‚Komm, einsteigen!‘ Dann ging’s ab nach Italien, ohne dass zu Hause jemand wusste, wo ich bin. Er brauchte einfach einen Beifahrer, um wach zu bleiben.“

Auch Thomas Oppel half schon früh mit aus. „Samstags, wenn die Fahrer reinka-



Die Oppels fuhren schon früh auch nach Italien. Hier ein LP 1620 mit Originalfahrerhaus. Hinzu hatte man Kugellager geladen, rückzu brachte man Marmor für die hiesigen Steinmetze mit



Die Mercedes LP 1620 wurden meist ohne Fahrerhaus gekauft und dann mit eigens dafür angefertigten Fahrerhäusern von Doll ausgestattet



Ordnung, Disziplin und Verkehrssicherheit: Mit Fug und Recht bricht die Firma bei dieser Imagekampagne eine Lanze für den Fernverkehr

werden, man benötigt weitere Konzessionen, auch der Fuhrpark muss wachsen. Vor allem aber braucht man Aufträge. Fahrten von Bayern ins Ruhrgebiet sind besonders willkommen, der gut bezahlten Rückladungen wegen. „Damals haben wir auch als erste weit und breit Kugellager nach Italien gefahren und für den Rückweg Marmor für die hiesigen Steinmetze geholt“, sagt Thomas Oppel.

Werner Oppel hat inzwischen die Kfz-Meisterprüfung abgelegt und leitet nun die Instandsetzung. Die Werkstatt stößt allerdings bald an ihre Grenzen. Im nahen Elpersdorf erwerben die Oppels 20.000 Quadratmeter Baugelände. Am 20. Juli 1970 erfolgt der erste Spatenstich für einen modernen Firmensitz. In der neuen Reparaturhalle werden jetzt nicht mehr nur die eigenen Lkw repariert, auch eine Mercedes-Benz-Vertragswerkstatt einschließlich Pkw-Abteilung hält Einzug. Mit dem Kauf der Ansbacher Spedition Willi Strehl wachsen das Personal und der Fuhrpark, weitere Konzessionen kommen hinzu. Nun fahren schon 14 Lastzüge für die Spedition.

Mit dem Kauf der Ansbacher Firma Dallhammer KG übernehmen die vier Oppel-Brüder Karl, Hans, Josef und Werner 1979 die örtliche Mercedes-Benz-Vertretung. Erneut sind Baumaßnahmen erforderlich. Neben einer neuen Ausstellungshalle entstehen zwischen 1980 und 1984 eine Lackierabteilung, eine neue Pkw-Werkstatt und ein modernes Verwaltungsgebäude. Es bleiben nicht die letzten Erweiterungen.

Nun fahren schon 14 Lastzüge für die Spedition

Das Jahr 1986 hält für die Firma Oppel eine besondere Ehre bereit: Walburga Oppel, die Seniorchefin, erhält das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Als sie elf Jahre später im Alter von 95 Jahren stirbt, weiß sie, dass das von ihr und ihrem Mann begonnene Werk auf festem Boden steht und

dass das Unternehmen auch bei der dritten Generation in guten Händen liegt.

Der heutige Speditionschef Thomas Oppel hat nach der Schule den Beruf des Speditionskaufmanns erlernt. Der 49-Jährige sagt: „Meine große Leidenschaft war aber das Fahren. Schon mit 20 habe ich mit einer Sondergenehmigung den Zweier-Führerschein gemacht und Fernlastzüge gefahren. Als ich dann andere Aufgaben übernehmen sollte, hat mich mein Vater, Josef Oppel, der die Spedition leitete, fast vom Lkw runterprügeln müssen.“ Nach verschiedenen Stationen im Autohaus, nach Bundeswehr und Arbeit in der Ferndisposition der Spedition tritt er 1993 als Gesellschafter in die Spedition ein. „1997 zog sich dann mein Vater vom Tagesgeschäft zurück. Trotzdem blieb er weiterhin jeden Tag mindestens zwölf Stunden im Betrieb. Seit 2001 liegt das Speditionsgeschäft in meinen Händen.“ Sein Sohn Andreas studiert derzeit BWL und wird sicher ebenfalls eines Tages seinen Platz in der Firma finden.

Die 2000er-Jahre bringen schwere persönliche Verluste mit sich. 2005 stirbt mit 61 Jahren Werner Oppel, der jüngste der fünf Brüder. Vier Jahre später versterben innerhalb von zwei Tagen Josef und Hans Oppel mit 77 beziehungsweise 82 Jahren. Die Nachfolge ist geregelt. „Von den vier Oppel-Brüdern, die Kinder hatten, arbeitet heute jeweils ein Kind, also von jedem

Wieder einmal geht es über den Brenner und das bei nicht gerade besten Straßenverhältnissen. Auch größtmäßig befindet sich der schwere Oppel-Mercedes-Lastzug auf der Überholspur



Josef und Gertraud Oppel mit einem schwerbeladenen L 334. Unvorstellbar, welche Lasten die Lkw früher schon beförderten



Auch der gehörte dazu: Abschleppwagen LK 2633 mit 6x4-Antrieb. Das 230 PS starke Auto verfügt über 13.750 ccm Hubraum und verkräftet ein zulässiges Gesamtgewicht von 26 Tonnen

Stamm einer, in leitender Position in der Firma mit“, sagt Thomas Oppel.

Für Geschäftsführer Lothar Oppel schließt es das eigenhändige Zupacken in der Werkstatt nicht aus. Der 53-Jährige hat heute schon drei Lkw repariert und ist geradewegs aus der Werkstatt gekommen, wie Latzhose und Arbeitshemd verraten. Nach dem Fall der Mauer war er in den Osten gegangen, wo er zehn Jahre lang maßgeblich am Aufbau der Mercedes-Benz-

Vertretungen in Aue, in Plauen und in Elfeld mitwirkte. Auch die Nutzfahrzeugvermietung AIR, deren Geschäftsführer er ist, geht auf ihn zurück. Wie hat er eigentlich die Zeit in Ostdeutschland empfunden?

„Es war eine spannende Zeit mit sehr viel Arbeit. Ich möchte sie nicht missen. Hinzu kommt die schöne Landschaft im Erzgebirge und im Vogtland. Und mir gefällt das alte Wort Fuhrgeschäft, das dort noch vielerorts gebraucht wird.“ Sein Sohn Florian macht derzeit die Kfz-Meisterprüfung und seinen Betriebswirt; auch er wird künftig gewiss in der Firma mitarbeiten.

Denn die Unternehmensgruppe wächst weiter. Jüngste Erwerbung ist 2010 der Kauf eines Autohauses in Feuchtwangen. Damit umfasst die Firmengruppe Oppel heute drei Autohäuser im Westen: Ansbach, Heilsbronn und Feuchtwangen sowie drei Autohäuser im Osten: Aue, Elfeld und Plauen. Hinzu kommen die Nutzfahrzeugvermietung AIR und – als Stammhaus und Mutter aller Betriebe – die Spedition in Ansbach. Allein in der Spedi-



Lothar Oppel ist von Kindesbeinen an mit der Technik vertraut und hilft schon früh in der Werkstatt, notfalls auch in Mutters Kittelschürze



„Vertrauen auf Güte“ – ein Slogan, der sich ohne weiteres auch auf das für seine Zuverlässigkeit bekannte Transportunternehmen anwenden lässt



Oppel Ansbach: Der Schriftzug wurde im ganzen Bundesgebiet zum Begriff, nach der Wende schließlich auch in Ostdeutschland

tion, die etwa 40 Lkw im bundesweiten Fernlastverkehr sowie eine Lagerhaltung mit 8000 Palettenstellplätzen umfasst, sind 70 Mitarbeiter tätig. Es ist eine stolze Bilanz, nein, eine Zwischenbilanz, die die aufstrebende Firma vorweist. Ordnung, Sauberkeit, Pünktlichkeit, dazu Disziplin und Zuverlässigkeit – kein Zweifel: Im Hause Oppel weiß man diese scheinbar altmodischen Tugenden der Vorväter auch weiterhin zu schätzen.

Text: Jens Kraus
Fotos: Kraus, Spedition Oppel

Der Firmensitz der Spedition in Ansbach mit seinem eindrucksvollen Mercedes-Fuhrpark. Die Spedition ist das Stammhaus der Oppel-Firmengruppe, zu der auch sechs Mercedes-Benz-Autohäuser und die Nutzfahrzeugvermietung AIR gehören

